

Welche städtischen Begleitmaßnahmen (Push-Faktoren) braucht es für eine erfolgreiche Implementierung von betrieblichem Mobilitätsmanagement?

Mobilität — Thema 4.2: Nutzungsmuster und Mobilitätsangebote des Umweltverbunds · Status: drafted · Quellen: 4 · Bewertet: 2026-07-16 · Modell: claude-opus-4-8@prompts/synthesis.v2.md

KI-Eignungs-Score: **NIEDRIG**

Welche städtischen Push-Maßnahmen betriebliches Mobilitätsmanagement erfolgreich machen, ist im Kern eine normativ-politische Gestaltungsfrage mit schwacher, überwiegend internationaler Evidenzbasis und keine primäre KI-Aufgabe. Die relevanten Daten — betriebliche Teilnahme, Parkraum-Belegung, Modal-Split nach Umbauten — sind fragmentiert und müssten erst lokal erhoben werden; ein unterstützender Simulations-Aufgabentyp (diskrete Verkehrsmittelwahl-Modelle für Push-Pakete) bleibt gegenüber etablierter Verkehrsplanung begrenzt.

Datenverfügbarkeit 1, Aufgabentyp 1, Methodenreife 2 und Ethik/Recht 2 ergeben 6 Punkte und damit low; kein Override ist aktiv, personenbezogene Daten sind im Kern-Use-Case nicht erforderlich und EU-AI-Act Annex III ist nicht einschlägig.

Anwendungsfälle:

- Szenario-Simulation von Push-Paketen als Entscheidungsvorbereitung: diskrete Verkehrsmittelwahl-Modelle schätzen die Modal-Shift-Wirkung unterschiedlicher Parkpreis- und Angebots-Szenarien und geben sie als Bandbreiten für die städtische Fachplanung aus — auf Basis lokal zu erhebender Daten, nicht als Festlegung.

Methodische Grundlagen

- **Datenbanken:** Wien-OGD (data.wien.gv.at), klimaaktiv-mobil-/BMIMI-Publikationen, Crossref, ScienceDirect, OECD iLibrary, Transport-Policy-/Transportation-Research-Journale (Elsevier)
- **Suchstrings:** „workplace travel plan parking management push measure modal shift“, „betriebliches Mobilitätsmanagement Begleitmaßnahmen Push-Faktoren“, „parking price elasticity mode choice“
- **Datum:** 2013-01-01 — 2026-07-16 | **Letzter Suchlauf:** 2026-07-16
- **Einschluss:** Wien-/AT-Bezug oder methodisch übertragbarer EU/OECD-Anker; peer-reviewed oder institutionell; DE/EN; verifizierter Volltext; Bezug zu betrieblichem Mobilitätsmanagement oder Parkraum-Push-Maßnahmen
- **Ausschluss:** quarantänierte Katalogeinträge; reine Pressemeldungen ohne Methodik; nicht übertragbare quantitative Wirkungsbänder; nicht verifizierbare Quellen
- **Gesichtete Treffer:** 29 **Aufgenommene Quellen:** 4. Da keine Wien-spezifische Evaluationsstudie vorliegt, stützt sich der Brief auf einen Cochrane-Review und methodisch übertragbare Parkraum-Anker.

Stand der Forschung

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) kann die Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten verschieben, wirkt aber vor allem in Kombination mit städtischen Push-Maßnahmen. Der Cochrane-Review zu organisatorischen Mobilitätsplänen zeigt: Push-Komponenten — insbesondere Parkraum-Management am Arbeitsort — sind wirksamer als reine Anreiz-Maßnahmen allein, und Maßnahmenbündel schlagen Einzelmaßnahmen (*medium confidence; limited evidence, medium agreement*) [[2013-macmillan-organisational-travel-plans-cochrane]]. Der wichtigste Push-Hebel ist der Parkraum: Die Preis-Elastizität der Parknachfrage liegt bei rund -0,39, doch Menschen weichen eher auf andere Parkplätze aus als auf andere Verkehrsmittel — die Verlagerung zum Umweltverbund ist bedingt [[2019-lehner-peer-parking-price-elasticity-meta]]. Bepreisung und Verknappung des Parkraums können den

Umstieg dennoch anstoßen, wenn Preis- und Angebots-Design stimmen (*medium confidence; medium evidence, medium agreement*) [[2020-itf-oecd-parking-prices-mode-choice-urban-form]]. Auf der Angebotsseite liefert klimaaktiv mobil den Bundes-Rahmen aus Beratung und Förderung, auf den städtische Push-Maßnahmen aufsetzen können [[2026-klimaaktiv-mobil-betriebliches-mobilitaetsmanagement]].

Forschungslücken

Es fehlt eine kontrollierte Wiener Studie, die isoliert, welche städtischen Push-Maßnahmen — Parkraum-Bewirtschaftung, Stellplatzregulierung, Zufahrts- oder Preis-Instrumente — die Umsetzung von BMM tatsächlich erfolgreich machen, differenziert nach Betriebsgröße und Branche. Der Cochrane-Review benennt die schwache Evaluationslage selbst als zentralen Befund [[2013-macmillan-organisational-travel-plans-cochrane]]. Die quantifizierten Elastizitäts- und Verlagerungs-Bänder stammen aus internationalen, überwiegend US-Kontexten und sind nicht auf Wien übertragbar [[2019-lehner-peer-parking-price-elasticity-meta]] [[2020-itf-oecd-parking-prices-mode-choice-urban-form]]. Für klimaaktiv mobil ist die Wirkung der Begleitmaßnahmen nicht branchenscharf evaluiert [[2026-klimaaktiv-mobil-betriebliches-mobilitaetsmanagement]]. Offen bleibt schließlich, wie sich Push-Maßnahmen sozial verträglich gestalten lassen, wenn Beschäftigte über eine schlechte Anbindung an den Umweltverbund verfügen und auf das Auto angewiesen sind.

Trends & Entwicklungen

Im Horizont 2026–2030 verschiebt sich die Praxis von freiwilligen Einzel-Anreizen zu kombinierten Push-Pull-Paketen: Parkraum-Management und -Bepreisung am Arbeitsort werden mit betrieblicher Beratung und Förderung verzahnt (*medium confidence; limited evidence, medium agreement*) [[2013-macmillan-organisational-travel-plans-cochrane]] [[2020-itf-oecd-parking-prices-mode-choice-urban-form]]. Der Bundes-Rahmen klimaaktiv mobil wird als Andockpunkt für städtische Begleitmaßnahmen breiter genutzt [[2026-klimaaktiv-mobil-betriebliches-mobilitaetsmanagement]]. Zugleich wächst die Erwartung, BMM von vornherein evaluationsfähig aufzusetzen, um Wirkungen belegen zu können [[2013-macmillan-organisational-travel-plans-cochrane]]. Für Wien wird dabei entscheidend, ob Parkraum-Bewirtschaftung, Stellplatzregulierung und geförderte betriebliche Angebote als abgestimmtes Paket statt als Einzelinstrumente greifen [[2020-itf-oecd-parking-prices-mode-choice-urban-form]].

KI-Eignungs-Bewertung

Die KI-Eignung ist gering. Die Frage, welche städtischen Push-Maßnahmen BMM erfolgreich machen, ist im Kern eine normativ-politische Gestaltungsfrage mit schwacher Evidenzbasis und keine primäre KI-Aufgabe. Die relevanten Daten — betriebliche Teilnahme, Parkraum-Belegung, Modal-Split nach Umbauten — sind fragmentiert und teils proprietär. Ein unterstützender Aufgabentyp ist die Szenario-Simulation: diskrete Verkehrsmittelwahl-Modelle könnten die Modal-Shift-Wirkung verschiedener Push-Pakete (Parkpreis, Angebotsverknappung) abschätzen und als Bandbreiten für die Fachplanung ausgeben. Ihr Mehrwert gegenüber etablierter Verkehrsplanung bleibt jedoch begrenzt, und die Eingangsdaten müssten erst lokal erhoben werden. Personenbezogene Daten sind im Kern-Use-Case nicht erforderlich; ein Hochrisiko-Tatbestand nach EU-AI-Act Annex III ist nicht erkennbar.

Methodische Einschränkungen

1. **Single-Screener-Recherche** durch Bernhard Götzendorfer mit KI-Assistenz (Claude Opus 4.8, 1M context); keine unabhängige Zweitsichtung. 2. **Suchsprache DE/EN** — Literatur in weiteren EU-Sprachen kann fehlen; institutionelle AT-, EU- und OECD-Quellen mindern das Risiko. 3. **Stand der Recherche: 2026-07-16** — spätere Stände gehören in neue Brief-Versionen; für dieses Politikfeld wird halbjährliches Re-Screening empfohlen. 4. **Keine formale Critical**

Appraisal nach GRADE oder ROBINS-I; Qualität wurde über Peer-Review, institutionelle Herkunft und Wien-/AT-Nähe eingeordnet. 5. **Transfergrenze:** Die zitierte Wirkungs- und Elastizitäts-Evidenz stammt überwiegend aus internationalen Kontexten und zeigt plausible Richtungen, ersetzt aber keine Wiener Vorher-Nachher-Messung nach Betriebstyp.

Quellen

2013-macmillan-organisational-travel-plans-cochrane — Macmillan, A. K.; Hosking, J.; Connor, J. L.; Bullen, C.; Ameratunga, S. (2013). A Cochrane systematic review of the effectiveness of organisational travel plans: Improving the evidence base for transport decisions. *Transport Policy*, Vol. 29, S. 249–256. [CLOSED] DOI: [10.1016/j.tranpol.2012.06.019](https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.06.019)

2019-lehner-peer-parking-price-elasticity-meta — Lehner, Stephan; Peer, Stefanie (2019). The price elasticity of parking: A meta-analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 121:177-191 (Elsevier). DOI: [10.1016/j.tra.2019.01.014](https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.01.014)

2020-itf-oecd-parking-prices-mode-choice-urban-form — Franco, Sofia F.; International Transport Forum (ITF/OECD) (2020). Parking Prices and Availability, Mode Choice and Urban Form. *International Transport Forum Discussion Papers* — OECD Publishing. DOI: [10.1787/04ae37c3-en](https://doi.org/10.1787/04ae37c3-en)

2026-klimaaktiv-mobil-betriebliches-mobilitaetsmanagement — Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI); klimaaktiv mobil (2026). klimaaktiv mobil — Betriebliches Mobilitätsmanagement (Beratungs- und Förderprogramm des Bundes für Betriebe, Bauträger und Flottenbetreiber). *klimaaktivmobil.at* — Bereich Unternehmen/Betriebliche Mobilität. [GOLD] URL: <https://www.klimaaktivmobil.at/unternehmen/mobilitaet>

Patenschaft

Fonds Soziales Wien
thinkport VIENNA